Gemeente Raalte
GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van gemeente Raalte.
Nr. 99416
20 juli
2016

Gemeente Raalte Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Op 7 juli 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Raalte de volgende Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte vastgesteld.

Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte
Opbouw

1. Inleiding

Om aan verzoeken van aanbieders van openbare oplaadinfrastructuur tegemoet te komen, is het van belang duidelijke kaders te formuleren waarbinnen de realisatie van de oplaadinfrastructuur in de gemeente Raalte plaats kan vinden. De oplaadpaal wordt geplaatst op basis van een ontheffing op grond van de Algemene plaatselijke verordening (hierna: APV). In voorliggende beleidsregels zijn de kaders opgenomen waarbinnen een ontheffing wordt verleend. Als uitgangspunt geldt dat de realisering en exploitatie aan de marktpartijen wordt overgelaten.

2. Doel van de beleidsregels

Het doel van de beleidsregels is om:

- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en oplaadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden en criteria die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere en onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

3. Juridisch kader

3.1 Van toepassing zijnde regelgeving

Omgevingsvergunning

Voor het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg is geen omgevingsvergunning nodig.

Ontheffing APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:10 Apv een ontheffing nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt niet geacht te vallen onder 'het gebruik van een weg overeenkomstig de publieke functie van een weg'.

In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een ontheffing te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) jo. art. 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen'.

Overige vergunningen/ontheffingen

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het bestaande electriciteitsnetwerk moet de aansluiting worden aangevraagd via www.aansluitingen.nl

Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

Het is niet toegestaan om een elektrisch voertuig op te laden met een snoer dat over het trottoir (en/of andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Artikel 5 WVW 1994 en artikel 2:15 Apv voorzien hierin.

3.2 Zo rgvuldigheidsbeginsel

Beslissingen op verzoeken om een ontheffing ex artikel 2:10 Apv en een verkeersbesluit ex artikel 18 WVW 1994 jo. artikel 12 BABW moeten op een zorgvuldige wijze tot stand komen. Dit zorgvuldigheidsbeginsel volgt uit artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Hierbij hoort tevens een gedegen belangenafweging en een goede motivering van het besluit.

Gemeenten kunnen beleidsregels vaststellen op grond van artikel 4:81 Awb voor de uitoefening van de hen toekomende bevoegdheden en op die manier tijdrovende afzonderlijke afweging voorkomen. Met voorliggende beleidsregels geeft de gemeente Raalte aan hoe in zijn algemeenheid met verzoeken om de plaatsing van een elektrische oplaadpaal moet worden omgegaan. Hiermee kan op een snellere en eenvoudigere wijze de interne ambtelijke beoordeling over het al of niet verlenen van een ontheffing, een vergunning en een verkeersbesluit plaatsvinden. De beslissing over een verzoek om voornoemde ontheffing kan worden gemotiveerd met een verwijzing naar deze beleidsregels, hetgeen een vermindering van bestuurslasten betekent. Daarnaast vergroot de vaststelling van beleidsregels de rechtszekerheid voor de burger. Zowel de aanvrager van de ontheffing, de vergunning en het verkeersbesluit als derde belanghebbenden kunnen op basis van deze beleidsregels beoordelen of een verzoek in beginsel voor een ontheffing c.q. vergunning in aanmerking komt.

3.3 Vas tstelling van dit beleid

Gemeente Raalte

Dit beleid zal na vaststelling door het college op grond van artikel 3:42 Algemene wet bestuursrecht bekend worden gemaakt door kennisgeving van de zakelijke inhoud ervan in het digitale gemeenteblad en gelijktijdig ter inzage gelegd.

4. Beleidsregels

4.1 Begripsbepalingen :

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

a. elektrische voertuigen: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden
b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
e. beheerder: de aanvrager van de ontheffing / vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
f. gebruiker:
   1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Raalte en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
   2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig en/of werkzaam is in de gemeente Raalte

g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Raalte.
h. laadpas: een pas, benodigd voor het gebruik van de laadpaal, gebaseerd op de landelijke afspraken op het gebied van interoperabiliteit
i. interoperabiliteit: de mogelijkheid om met een laadpas van verschillende service providers gebruik te maken van een laadpaal van verschillende aanbieders van oplaadinfrastructuur;
j. service provider: aanbieder van laaddiensten aan gebruikers, zoals de uitgifte van laadpassen.

4.2 Overeenkomst openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Het college sluit met de aanvrager een overeenkomst openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen af. Hierin zijn afspraken geregeld over de aansprakelijkheid en zijn voorwaarden opgenomen waar de locaties en voorzieningen aan moeten voldoen.

4.3 Aa nvraag ontheffing en verkeersbesluit

Het college neemt alleen aanvragen ingediend door de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in behandeling voor een ontheffing voor het plaatsen van een of meerdere laadpalen en/of oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen.

4.4 A anvraag locatie oplaad paal/- infrastructuur

Het college verlangt bij een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in ieder geval een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangewezen.

4.5 Beh oeftebepaling oplaa d paal /-infrastructuur

Het college verlangt van de aanvrager dat hij aantoont dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuig(en) op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

4.6 Definitieve locatie openbare oplaadpaal

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager de definitieve locatie van de oplaadpaal in de openbare ruimte en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

a. het woon en/of werkadres van de potentiele gebruiker(s);
b. of er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig zijn op of aan de weg binnen een straal van 250 meter. Is gebruik daarvan mogelijk. Indien binnen een straal van 250 meter een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig is, maar de bereikbaarheid van de oplaadinfrastructuur belemmerd wordt door een doorgaande weg of watergang, kan van dit afstandscriterium worden afgeweken. Van het afstandscriterium kan ook worden afgeweken indien de oplaadinfrastructuur in een parkeerzone voor betaald parkeren staat;
c. of de desbetreffende ondergrond in eigendom is van de gemeente;
d. of de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar is;
e. of het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
f. of de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en of – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen kunnen worden bediend;
g. of de parkeerdruk dit toe laat
h. of het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken betreft;
i. of de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd blijft;
j. of er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen zijn;
k. of er sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.
l. of de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld past. De oplaadpaal mag niet gebruikt worden voor reclamedoeleinden, met uitzondering van de naamsvermelding van de beheerder

4.7 Aantal parkeerplaatsen per oplaadpaal

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen.

Het college wijst alleen een tweede parkeerplaats aan als de aanvrager aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal effectief in gebruik is geweest of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers kan aantonen dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

Hiervoor wordt het bestaande verkeersbesluit aangepast. Tegen dit aanpassingsbesluit staat bezwaar en beroep open.

4. 8 Volgorde besluitvorming

Het college verleent alleen ontheffing ex artikel 2:10 APV nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

4. 9 Inrichting en beheer parkeerplaatsen

Het college neemt de kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) voor eigen rekening.

4. 10 Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO2-uitstoot veroorzaken, staat het college alleen marktpartijen toe die alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

4.1 1 Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

Het college hanteert in gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

4 . 1 2 Handhaving

Het college ziet toe op het juiste gebruik van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Het juiste gebruik is: als een elektrische voertuig met de kabel aangesloten is op het oplaadpunt.

Daarnaast handhaaft het college op het betaald parkeren, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle parkeerplaatsen gelden.

4.1 3 Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit

a. Het college trekt de ontheffing in indien de beheerder van de oplaadpaal zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
b. Het college trekt de ontheffing en/of het verkeersbesluit tevens in, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven. In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor rekening van de beheerder.
c. Het college kan de ontheffing ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt.

4.14 I nformatie over gebruik oplaadinfrastructuur

Het college kan de beheerder van een oplaadpaal verzoeken om inzicht in het feitelijke gebruik hiervan. De beheerder dient het inzicht op verzoek te verstrekken.

4.15 Voorschriften

Het college verbindt aan de ontheffing in ieder geval voorschriften ten aanzien van de voorziening en de locatie.

4.16 In werkingtreding

Deze beleidsregels zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 28 juni 2016 en treden in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking

4.17 C iteertitel

De beleidsregels worden aangehaald als ‘Beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte’.

5. Toelichting bij de beleidsregels

1. Begripsbepalingen

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto’s of plug-in hybride elektrische auto’s, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto’s gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen.

2. Over eenkomst openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Naast het verkrijgen van een ontheffing ex artikel 2:10 Apv, een vergunning ex artikel 2:11 Apv en een verkeersbesluit voor het realiseren van een oplaadpaal, zal nog een overeenkomst gesloten moeten worden tussen de gemeente en de aanvrager omdat enkele zaken slechts privaatrechtelijk kunnen worden geregeld. Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadinfrastructuur. De eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente juridisch eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Om deze reden wordt een overeenkomst gesloten waarin naast de aansprakelijkheid nog een aantal andere zaken wordt geregeld dat niet via de publiekrechtelijke weg kan worden geregeld.

3. Aanvr aag ontheffing en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-ontheffing/vergunning en het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-ontheffing/vergunning en verkeersbesluit.

Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo’n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

4. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Spreekt voor zich.

5. B ehoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)).

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

6. Lo catie oplaadpaal

De oplaadpalen worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.

Het dient aannemelijk te zijn dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden. Dit om te voorkomen dat er 'privé-parkeerplaatsen' gecreëerd worden. Daarom wordt een oplaadpaal niet direct voor de deur van de aanvrager geplaatst en heeft een parkeerterrein of parkeerstrook aan de rand van de wijk de voorkeur boven een parkeervak voor de deur.

Er is onder sub b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 250 meter.

4.7 Aantal parkeerplaatsen per oplaadpaal

De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

4. 8 Volgorde besluitvorming

Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.

De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de APV-ontheffing eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-ontheffing als voorschrift opgenomen.

9. Inrichting en b eheer parkeerplaatsen

Op basis van een locatievoorstel door de aanvrager wordt er in overleg met de gemeente, en na de vereiste gemeentelijke besluitvorming, door de aanvrager een openbare oplaadpaal geplaatst in de openbare ruimte. De gemeente draagt in dit geval zorg voor het nemen van een verkeersbesluit en het plaatsen van de bijbehorende bebording.

In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is doorgaans de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in

beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

10. Groene stroom

Spreekt voor zich.

1 1 . Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel 'buiten de blauwe zone' worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

1 2 . Handhaving

Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). In het kader van de Wegsleepverordening kan het betreffende voertuig worden weggesleept. Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd. Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.

1 3 . Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager/beheerder zich niet aan de voorschriften van de ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing intrekken. Zo'n intrekkingsprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): zie afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen / horen).

In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.

Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.

Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-ontheffing plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

1 4 . Informatie gebruik oplaadinfrastructuur

Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

15. Voorschriften

Deze voorschriften zijn als bijlage 1 bij deze beleidsregels gevoegd. De voorschriften dienen om verstoring van de openbare orde te voorkomen en ongewenste situaties vooraf, tijdens en achteraf te vermijden in het kader van veiligheid, openbare orde en de milieuwetgeving.

16. en 17.

Spreken voor zich.

Voorschriften openbare laadinfrastructuur gemeente Raalte

Bijlage 1 behorend bij de beleidsregels openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Raalte

Voorschriften met betrekking tot de aanvrager

1. Alleen een marktpartij van oplaadpalen kan een aanvraag om een oplaadpaal te plaatsen bij de gemeente indienen. Vrije marktwerking zorgt ervoor dat zowel de kwaliteit van de dienstverlening en het prijsniveau veel beter aansluiten bij de wensen van de e-rijder en toekomstige innovatieve ontwikkelingen. Een marktpartij van openbare oplaadpalen kan op basis van beleidsregels een ontheffing aanvragen om een oplaadpaal te plaatsen en een verzoek indienen om een verkeersbesluit te laten nemen.
2. De aanvrager is verplicht tot het aangaan van een overeenkomst openbare oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen, waarin de rechten en plichten van beide partijen zijn opgenomen.
3. De marktpartij investeert in en exploiteert 100% voor eigen rekening en risico de oplaadinfrastructuur in de gemeente Raalte. De gemeente draagt niet bij aan deze investering.
4. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal (hekjes e.d.) zijn voor rekening van de marktpartij.
5. De marktpartij is zelf verantwoordelijk voor de tariefstelling.
6. De marktpartij is verantwoordelijk voor 24/7 beheer en onderhoud (incl. storingsdienst) tijdens de exploitatieperiode.
7. De marktpartij/beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. De Gemeente Raalte is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.
8. De marktpartij/beheerder van de oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal.
9. De marktpartij levert regulier, bijvoorbeeld eens per kwartaal de gebruikersinformatie (laadgegevens) van alle openbare laadpalen aan de gemeente.
10. De exploitatieperiode wordt van te voren afgebakend op tien jaar. Na deze tien jaar wordt de situatie geëvalueerd en het eventuele vervolg bepaald.
11. Een aanvraag voor een voorgestelde locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat in ieder geval een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangewezen.
12. De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.
13. De marktpartij zorgt voor actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt, via algemeen beschikbare digitale kanalen zoals deze gebruikelijk zijn in de markt voor openbare laaddiensten.
14. De marktpartij draagt zorg voor het afhandelen van de oplaadpaalaanvragen via een loket.

Voorschriften met betrekking tot de voorzieningen

15. Het plaatsen van private palen in het openbaar gebied - dus niet op eigen terrein - met voeding vanuit de eigen woning (de zogenoemde 'verlengd private palen') is niet toegestaan. Dit geldt ook wanneer gebruik door anderen (gastgebruik) mogelijk wordt gemaakt.
16. In verband met de veiligheid van voetgangers is het niet toegestaan om een snoer over het trottoir uit te rollen voor het opladen van elektrische voertuigen.
17. De openbare oplaadpaal die de marktpartij plaatst dient te voldoen aan de meest up-to-date en gebruikelijke vereisten van een openbare oplaadpaal op het gebied van veiligheid en interoperabiliteit. Een openbare oplaadpaal heeft altijd twee laadpunten. De marktpartij stemt een eenduidige verschijningsvorm van de oplaadpaal af met de gemeente.
18. Het oplaadpunt is inter-operabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.
19. De oplaadpaal voldoet aan alle daaraan gestelde nationale en internationale veiligheidseisen.
20. De oplaadpaal is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn/haar elektrische voertuig.

Voorschriften met betrekking tot de locatie van de voorzieningen

21. Plaatsing gebeurt in de openbare ruimte (de grond is in eigendom van de gemeente) voor mensen die zelf niet voor een oplaadpunt kunnen zorgen. Dus niet voor mensen met een eigen parkeerplaats, ook niet als sprake is van twee elektrische auto's en één parkeerplaats op eigen terrein.
22. Oplaadpalen worden geplaatst op maximaal 250 meter (hemelsbreed) van de aanvraaglocatie (het woon- of werkadres).
23. Bij overmatige parkeerdruk op de beoogde locatie, wordt naar een andere locatie binnen 250 meter gezocht. Parkeerdruk wordt bepaald aan de hand van observatie en ervaringen vanuit het gebied. In uitzonderlijke gevallen kan de gemeente van plaatsing afzien, bijvoorbeeld als een verkeersbesluit niet door de bezwarenprocedure komt.
24. De oplaadpaal dient geplaatst te worden bij een bestaand parkeervak/bestaande parkeervakken. Het parkeervak of -vakken bij een oplaadpaal zijn goed herkenbaar en als zodanig uitsluitend gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's. In eerste instantie wordt één parkeerplaats aangewezen en als zodanig ingericht. Bij aantoonbare behoefte wordt een tweede parkeervak aangewezen en ingericht.